O empresário Pierre-George Latécoère, pioneiro da aviação comercial francesa

ASSOCIAÇÃO MEMÓRIA DA AEROPOSTALE, TOULOUSE/REPRODUÇÃO

Itinerário da primeira linha de correio aéreo que operou simultaneamente na Europa, na África e na América do Sul



rência se tornou natural. Não é mais necessária a intervenção governamental. Antes, quando se queria abrir uma linha, era preciso ver se ela era interessante politicamente. Hoje, o critério é comercial, não é necessário compensação aos Estados. Há clientes, população suficiente.

HV – Atualmente, o senhor acha que há companhias melhores tecnologicamente do que outras?
Parenteau – As decisões de aquisição de aparelho se baseiam num elemento primordial: a segurança, que é uma questão incontornável. São normas internacionais. Depois, os aparelhos precisam ser adequados ao tipo de viagem realizada pela companhia. A Dassault, por exemplo, fez o Mercure sem consultar as necessidades das empresas. O avião otimizava a rentabilidade nas distâncias de 1.000 km e não interessou à Air France, apenas à Air-Inter. Então foi um fracasso comercial por falta de estudo preliminar.

HV – E o caso do Concorde?
Parenteau – O Concorde chegou, ao mesmo tempo, cedo e tarde demais. Construiu-se um avião com a máxima capacidade de motor. Com a tecnologia da época, era o que havia de melhor para um supersônico. Mas era também o crepúsculo de uma técnica que se usou até o fim dos anos 1960: a de conceber um aparelho como único. Logo depois a produção do Airbus A300 impôs outra perspectiva. Ao se construir um aparelho, estuda-se uma família, isto é, a capacidade de desenvolver um motor e desdobrar sua produção em vários modelos diferentes. Isso custa muito mais barato, permite às empresas ter cursos de formação de navegadores muito menores porque não é necessário fazer uma formação de pilotos que nunca termina. O Concorde não permitia nenhuma evolução.

HV – A aviação comercial não é uma história de acidentes?
Parenteau – O transporte aéreo é o mais seguro do mundo. Em termos históricos é pouca coisa em matéria de acidentes. Tenta-se, na aviação, dominar os riscos a partir da troca de informações já na construção de aparelhos. No mundo inteiro há trocas permanentes de informações entre técnicos, construtores e funcionários.

HV – O passado ensina o futuro. Qual é o futuro da aviação?
Parenteau – Só desenvolvimento. O avião substituiu o barco. Conto sempre a luta entre os dois: no fim dos anos 1940, a França tinha diplomatas no mundo inteiro. E quando eles saíam de férias, viajavam em navios de carga que tinham cabines de passageiros. E era um cruzeiro muito agradável, luxuoso. Mas as férias só começavam quando pisavam o solo. Na volta de Saigon, por exemplo, usufruíam de quatro semanas de folga durante a travessia, à custa do Estado. Então o Ministério de Relações Exteriores disse, um dia: "Doravante os senhores voltarão de avião". É o que explica na época a tentativa de reproduzir nos aviões o máximo de conforto na primeira classe, para compensar essa perda. A aviação é incontornável. H

por **MÔNICA CRISTINA CORRÊA**, doutora em língua e literatura francesa pela Universidade de São Paulo (USP) e representante da Succession Saint-Exupéry em Santa Catarina.